

EJE TEMÁTICO: Turismo, Políticas y Desarrollo

**POLÍTICAS PÚBLICAS Y ESPACIOS URBANOS EN CIUDADES
TURÍSTICAS.
LA PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE SAN MARTÍN, MAR DEL PLATA
(ARGENTINA), 1978-1980.**

Mg. Daniela Castellucci
Universidad Nacional de Mar del Plata
dicastel@mdp.edu.ar

Resumen:

El trabajo tiene como objetivo analizar la actuación del Estado municipal frente a las demandas de la comunidad local y los conflictos originados durante el proceso de transformación de la calle San Martín en peatonal, entre 1978 y 1980. Para ello se recurre a una mirada metodológica cualitativa que implique revalorizar la importancia de la acción del Estado y las relaciones con los actores sociales desde la perspectiva de la historia social de la política. En este proceso de peatonalización, el Estado municipal habría adoptado distintas funciones para resolver la cuestión social. Por un lado, el Municipio habría asumido la función de estímulo de la actividad turística y comercial; y por el otro, la función de garantía. Así, se estaría dando cumplimiento a la política fijada por la gestión del intendente Russak, de realizar obras y acciones con el fin de desarrollar el turismo a partir de la recuperación del paisaje urbano y de la jerarquización de los servicios turísticos.

Palabras claves: Políticas públicas, espacios urbanos, turismo, peatonal, Mar del Plata.

Abstract:

This research aims to analyze the role of the Municipal State in handling the demands of the local community and the conflicts that arose between 1978 and 1980, during the process of changing San Martín Street into a pedestrian area. For this purpose, a qualitative methodological approach is used, which implies revaluing the importance of State action and its relation with social actors from the perspective of the social history of politics. Throughout this pedestrianization process, the Municipal State would have adopted different functions to solve the social issue. On the one hand, it would have assumed the function of promoting tourist and commercial activity. On the other hand, it would have developed a guarantee function. In this way, Mayor Russak's policy of carrying out different works and actions to develop tourism by recovering the urban landscape and enhancing tourist services would have been accomplished.

Keywords: Public policies, urban spaces, tourism, pedestrian, Mar del Plata.

1. Introducción

Las peatonalizaciones en las ciudades turísticas parecen haber surgido por diversos motivos, ya sea para impulsar un mayor desarrollo económico a partir de la potenciación del comercio, generar un nuevo atractivo turístico, promocionar eventos culturales, restaurar el patrimonio arquitectónico o sólo por el hecho de imitar políticas de peatonalización implementadas en otras ciudades. Esta actuación de peatonalizar determinadas calles responde a una política pública en torno a la gestión de los espacios urbanos. En el caso particular de la ciudad de Mar del Plata, el proceso de peatonalización de la calle San Martín devino de una decisión de transformar ese espacio urbano por diferentes motivos. En este sentido, el presente trabajo busca analizar la actuación del Estado local durante este proceso de transformación modernizadora, desde una perspectiva de abordaje de la historia social de la política en el campo del turismo.

Desde el origen de esta ciudad turística, a fines del siglo XIX, los actores locales vinculados a la gestión urbana tendieron a consolidar un "proyecto" de ciudad, cuyas decisiones estuvieron guiadas por una imagen de urbe como espacio privado. Es decir, prevaleció una política local de orientación de las inversiones hacia los espacios urbanos destinada a la reproducción del capital y a la revalorización de las áreas de uso turístico-recreativo. En efecto, los estudios históricos muestran que el desarrollo del turismo desde fines del siglo XIX fue la base del desarrollo económico a través de dos actividades relacionadas, la industria de la construcción y la hotelería. A mediados del siglo pasado, como consecuencia del proceso democratizador del ocio en la sociedad argentina, Mar del Plata se constituía en una ciudad turística de masas (Pastoriza, 2002b).

A mediados de la década del setenta, a esta modalidad local de gestionar lo urbano se sumó la coyuntura política, social y económica por la que atravesaba el país. La imposición del modelo aperturista del Proceso de Reorganización Nacional (1976-1983) había marcado el fin de un tipo de economía basada en gran medida en el turismo masivo, sumiendo a Mar del Plata a una crisis económica que sólo fue atenuada en parte por la industria de la construcción mediante las inversiones públicas. El Estado local durante el período de la dictadura emprendió una remodelación de la ciudad bajo el discurso de la "modernización", que la colocó como centro de recreación y turismo del país (Cicalese, 2002). De hecho, la política fijada por el intendente, Dr. Mario Russak, tenía fuertes implicancias en el turismo. La gestión estaba convencida de la necesidad de realizar obras y acciones tendientes al desarrollo del turismo, orientada fundamentalmente hacia la recuperación del paisaje urbano y a la jerarquización de los servicios turísticos (Municipalidad de General Pueyrredon Secretaría de Turismo, 1980).

En pos de este desarrollo de la actividad turística durante el gobierno irruptivo del Dr. Russak (1978-1981) se ejecutaron varias obras entre las que se destacan el Complejo Balneario de Punta Mogotes, los Paseos Costanero Sur y Jesús de Galíndez, la Peatonal San Martín, el Acceso Norte y la remodelación del Torreón del Monje. En este sentido, dadas las implicancias que tuvo la realización de la obra en el devenir del turismo en la ciudad, la presente ponencia tomará como caso de estudio el Paseo Comercial San Martín. Erviti (2015) sostiene que el proceso de su transformación

durante el siglo XX devino primero de iniciativas especialmente del ámbito privado, y a fines de la década del setenta del sector público. Así, la gestión municipal intervino en su modernización, que se materializó con su peatonalización en forma permanente.

En este contexto el presente trabajo busca analizar la actuación del Estado municipal frente a las demandas de la comunidad local y los conflictos originados durante el proceso de transformación de la calle San Martín en peatonal, entre 1978 y 1980. A partir del estudio del Estado local mediante la descripción y análisis de sus actuaciones y decisiones, empleando la noción de “cuestión social” (Ozlack y O’Donnell, 1981) para abordar el proceso social de conformación de la política pública e identificando las funciones adoptadas y los instrumentos de política pública implementados (Velasco González, 2005), se busca avanzar en la comprensión de su papel político durante el periodo estudiado.

De acuerdo al objetivo de la ponencia, se recurre a una mirada metodológica cualitativa que implique revalorizar la importancia de la acción del Estado y las relaciones con los actores de la sociedad civil, desde la perspectiva de la historia social de la política inscripta en el campo del turismo. Se trata de un estudio exploratorio descriptivo, constituyéndose la presente ponencia en una primera aproximación a la problemática planteada. Las técnicas de recolección de datos empleadas fueron análisis documental, análisis de contenido y entrevistas. Para el cumplimiento del objetivo se han utilizado las siguientes fuentes: decretos y ordenanzas contenidos en el Boletín Municipal del Partido de General Pueyrredon; informes de la Secretaría de Turismo del Municipio; notas periodísticas publicadas en la prensa local (El Atlántico, La Capital y libros aniversarios de La Capital); y entrevista a ex funcionario público del área de turismo municipal.

Respecto al estado de la cuestión, se observa que en la historiografía internacional, el turismo como objeto de estudio ha sido centro de atención académica desde hace varias décadas (Pastoriza, 2012a), particularmente en Europa (Corbin, 1993; Funnell, 1985; Kasson, 1988; Larrinaga Rodríguez, 2012; Urry, 2004; Walton, 2001, 2002, 2012) como en América Latina (Booth, 2008; Da Cunha, 2002; Da Cunha y Campodónico, 2012; Guimaraes, 2012; Jacob, 1988; Schossler, 2013). En cuanto a la producción internacional en torno al Estado y a las políticas turísticas desde una perspectiva histórica, también se observan varios estudios (Ascanio, 1995; Oviedo Puente, Rivas Tobar y Trujillo Flores, 2009; Velasco González, 2005). En Argentina, el interés en torno a la historia del turismo ha sido más reciente y los estudios han sido llevados a cabo principalmente por los historiadores sociales (Pastoriza, 2011; Pastoriza y Piglia, 2012; Piglia, 2011, 2012, 2014), aunque también se advierten trabajos realizados por especialistas de otras disciplinas (Bertoncello, 1993, 2006; Capanegra, 2006, 2007, 2010, 2011, 2015; Castellucci, 2016b; Schenkel, 2013; Wallingre, 2007). Respecto de la historiografía nacional referida a Mar del Plata, se observa que ha sido objeto de indagación desde diversas perspectivas disciplinares (Álvarez y Reynoso, 1991, 1999; Bartolucci, 2002, 2004; Cicalese, 1999, 2002; Zuppa, 2002, 2004). En particular, se ha desarrollado una línea de investigación sobre la historia social de Mar del Plata en torno a la relación entre el Estado y la sociedad civil, y las políticas públicas en el campo del turismo, bajo la dirección de Pastoriza (2002a, 2002b, 2008, 2012b); constituyéndose el presente trabajo, junto a otras producciones anteriores (Castellucci, 2014, 2015, 2016a), en tributario de este tipo de abordaje.

2. Política, turismo y espacios urbanos

Para abordar la problemática de las políticas públicas con incidencia en la actividad turística en el destino objeto de estudio, resulta necesario realizar algunas precisiones respecto de los conceptos que se trabajaran en la presente ponencia, como la política y las políticas públicas, sus funciones e instrumentos, “la cuestión social”, el espacio urbano y la peatonalización.

El término política en castellano puede ser entendido de dos maneras distintas (Zapata Campos, 2003). Por un lado, se entiende por política en la acepción anglosajona de *policy*, aquello que los gobiernos deciden hacer o no hacer, contemplando un amplio espectro de actuaciones o ausencia de actuaciones gubernamentales, de decisiones y de no decisiones, mediante el establecimiento de objetivos y unos medios para su consecución. En esta línea, Velasco (como se citó en Zapata Campos, 2003, p. 233) entiende que la política es el “conjunto, articulado y coherente, de decisiones y actuaciones que llevan a cabo los gobiernos con la intención de alcanzar unos objetivos determinados”.

Por el otro, las *politics* en términos anglosajones, la política hace referencia a la distribución y relaciones de poder, en sus distintas variantes, entre los actores durante los procesos de toma de decisiones y no decisiones, entre los que puede encontrarse la formulación e implantación de las políticas públicas. Es por ello que Zapata Campos (2003) sostiene que el estudio de la política y de las políticas públicas contribuye a la comprensión de la actividad e inactividad del Estado como agente turístico, y de la distribución de los recursos y poder durante los procesos de toma de decisiones y de establecimiento de políticas públicas.

En este sentido, esta autora plantea que para el estudio del papel del Estado, siguiendo el modelo tradicional de análisis sociopolítico, se requiere: indagar en las funciones desempeñadas por el gobierno en el sistema turístico así como identificar los instrumentos disponibles para ello; analizar las políticas gubernamentales formuladas para el ejercicio de sus responsabilidades públicas; y analizar la estructura organizativa del organismo público de turismo diseñada para el cumplimiento de las tareas asignadas. Específicamente, en la presente ponencia, se avanza sobre las funciones desempeñadas por el gobierno local y los instrumentos de política pública utilizados para el cumplimiento de las mismas.

Estas funciones, realizadas de forma habitual por el sector público, son tareas que pueden sufrir variaciones de acuerdo al sistema político, el contexto socioeconómico y cultural, o el grado de maduración de la actividad turística. Según Velasco González (2005) las funciones pueden ser agrupadas en seis grandes áreas de intervención del sector público en la actividad turística: de estímulo de la actividad en su territorio mediante la provisión de la infraestructura pública necesaria y facilitando la construcción de oferta turística; de promoción, mediante la difusión de la actividad entre el empresariado y la propaganda del destino; de planificación del sector; de garantía, regulando la actividad de los subsectores y asegurando la protección del consumidor; de coordinación entre agentes e intereses diversos que comienzan a entrar en conflicto; y de armonización o catalizador del potencial turístico del destino exigiéndole al Estado que se retire a una posición menos activa en relación con los mercados.

Respecto de los instrumentos de política pública, Velasco González (2005) entiende que son categorías ideales que permiten ordenar iniciativas muy desiguales y de difícil comparación que son puestas en marcha por los mismos decisores. Cada instrumento responde a determinados objetivos, y es su uso simultáneo o alternativo el que permite conocer las estrategias reales de la política. Los instrumentos pueden ser: organizativos, de carácter público o mixto; planes generales del sector que tiene un gobierno determinado; programas o proyectos específicos sobre determinados subsectores o campos de actuación; normativos, dirigidos a la totalidad del sector, a la ordenación de un subsector concreto, o a la regulación de cualquiera de los componentes de la actividad turística; financieros, a través de distintos estímulos económicos cuyo objeto es el apoyo financiero a la iniciativa privada mediante créditos, ayudas económicas reembolsables o subvenciones; y acciones de comunicación para difundir la actividad turística entre el conjunto de la sociedad. Estos instrumentos se convierten así en los recursos de poder empleados por el Estado para garantizar su intervención en la actividad turística.

Por otra parte, para el estudio del proceso social de conformación de la política pública en torno a la transformación de la calle San Martín se acude a la noción de “cuestión social” propuesta por Ozlack y O’Donnell (1981). Es decir necesidades y demandas socialmente problematizadas a partir de las cuales el Estado local toma posición para su resolución. Esta problematización es generada por ciertas clases, fracciones de clase, organizaciones, grupos o individuos quienes creen que se debe hacer algo y tienen los medios para propiciar su incorporación a la agenda de problemas socialmente vigentes. Así, la política pública es entendida por estos autores como un conjunto de acciones u omisiones y decisiones que manifiestan una toma de posición por parte del Estado en el intento de dar alguna forma de resolución a la cuestión social. Las cuestiones tienen una historia, es decir, atraviesan un proceso que comienza en un período en el que no eran tales, sigue en los procesos que llevan a su surgimiento mediante la problematización social, continúa durante su vigencia y eventualmente concluye con su resolución¹ (Ozlack y O’Donnell, 1981).

Para el estudio de dicho proceso, estos autores plantean que resulta necesario indagar sobre ciertos aspectos o dimensiones, como ser: quién y cómo problematiza un tema; quién, cómo y cuándo logra convertirlo en cuestión; sobre la base de qué recursos y estrategias logra convertirla en cuestión; con qué oposición; en qué momento de la historia de la cuestión se produce la primera toma de posición del Estado; cómo define la cuestión el Estado; cómo influye esa toma de posición inicial del Estado respecto de la de otros actores sociales; qué actores sociales y cuándo se movilizan buscando influir en el modo de resolución de la cuestión; qué recursos utilizan; qué procesos burocráticos genera la toma inicial de posición por parte del Estado; qué líneas de conflicto y coalición se van generando alrededor de la cuestión y de las respuestas iniciales de actores sociales y unidades estatales; y si existe algún modo dominante por el cual se intenta resolver la cuestión (Ozlack y O’Donnell, 1981).

¹ La resolución de la cuestión significa su desaparición como tal, sin implicar la “solución”, en sentido sustantivo, a la problemática que le dio origen (Ozlack y O’Donnell, 1981).

Ahora bien, en los destinos turísticos, sin perjuicio de su dimensión territorial, adquiere importancia el espacio público dedicado al uso y disfrute del tiempo libre por los visitantes como así también por los residentes. Es por ello que el Estado local gestiona estos espacios urbanos, periurbanos o naturales, en cuya tarea pueden intervenir múltiples intereses de actores locales o extra locales. En particular, los espacios urbanos son reinventados por los actores públicos y privados por medio de equipamientos, instalaciones y la ampliación de servicios, respondiendo a nuevas expectativas vinculadas a la forma en que se inserta el comercio, el ocio y la cultura en los estilos de vida de cada centro urbano (Lavadinho, 2014).

El modelo tradicional de ciudad se ha basado en la optimización de su sistema viario debido al uso del automóvil privado, generando un conflicto espacial entre dos modos de entender los desplazamientos, el de los peatones y el de los vehículos. Es por ello que en décadas pasadas se planteó la necesidad de corregir este mecanismo a partir de un modelo alternativo de movilidad que enfatice la escala humana por sobre otros modos de desplazamientos (García Villanova y Serón de la Torre, 2010). El origen de las actuaciones de peatonalización de las calles en los centros urbanos se remonta a la década del veinte en Estados Unidos, luego, en la década de los sesenta en las ciudades europeas, y en los setenta aparece con fuerza las primeras zonas peatonales, comerciales en un principio (Corral, 2009).

Así, la peatonalización se muestra como un un “proceso de intervención eminentemente urbanístico, mediante el cual los espacios habitualmente ocupados por el tránsito de vehículos son habilitados para el acceso preferente de peatones” (García García, 2015, p.15). O como lo define la Real Academia Española “Hacer peatonal una calle o una parte de la ciudad impidiendo el tráfico de vehículos por ella”. Es un ámbito de actuación abierto, en el que puede haber distintas políticas de peatonalización, desde la prohibición total de tránsito vehicular, su limitación parcial, hasta el uso simultáneo de peatones y vehículos. García García (2015) entiende que se trata de una herramienta o instrumento para solucionar los problemas encontrados en las urbes debido a una distribución disímil y discriminatoria de los medios de transporte y el espacio público.

Las peatonalizaciones en los centros urbanos han surgido en base a diversas razones, ya sea de orden político, medioambiental, social, económico, turístico, estético o cultural. Específicamente en las ciudades turísticas las razones parecen haberse centrado en el impulso de un mayor desarrollo económico reconvirtiendo la zona en centro comercial abierto; la generación de un nuevo atractivo turístico ya sea de paseo, de admiración, o de consumo comercial; la promoción de eventos culturales; la renovación del mobiliario urbano y puesta en valor del patrimonio arquitectónico; o la imitación de políticas de peatonalización implementadas en otras ciudades.

A partir de este marco conceptual, a continuación se desarrolla el caso de estudio del Paseo Comercial San Martín. El análisis se centra en la actuación del Estado local, es decir en su toma de posición frente a la cuestión, describiendo el proceso social de conformación de la política pública en torno a la transformación modernizadora de la calle en exclusivamente peatonal, identificando además funciones e instrumentos de política pública, en el marco de una política turística que buscaba hacer de Mar del Plata una ciudad de “cinco estrellas”.

3. La política de gobierno del intendente Mario Russak: “Gobernar es hacer”²

En el marco del último gobierno dictatorial de Argentina³, el 23 de junio de 1978 es designado el Dr. Mario R. Russak como intendente comisionado del Partido de General Pueyrredon, cuya ciudad cabecera es la localidad de Mar del Plata. Durante esos años el país se sumía en una profunda crisis y la ciudad balnearia no fue ajena a ella. Se expandieron las problemáticas socioeconómicas y ambientales frente a las cuales los gobiernos municipales anteriores habrían brindado escasas respuestas.

En efecto, en la prensa local se manifestaba la necesaria realización de grandes obras de infraestructura y de servicios, y se denunciaba la inacción del Estado municipal. Así, se señalaba: “Como bien decía un ex Intendente, hay dos ciudades: una, la feliz, desde la Av. Champagnat hasta la costa; y la otra, no tan feliz, a partir de la mencionada arteria. En los barrios y villas se sufre en carne propia la carencia de redes de agua corriente y cloacas (...) de pavimentación y de desagües”⁴. También se exponían problemas con la existencia de roedores en baldíos y obras abandonadas, por lo que se argumentaba que de no haber una acción por parte del Estado local “la feliz” recibiría el epíteto de la “ciudad de las ratas” con la consecuente repercusión negativa para el turismo⁵.

Ante esta crítica situación, la designación del Dr. Russak traería consigo una serie de cambios en la gestión pública local y en las políticas. La gestión del gobierno irruptivo le dio un fuerte impulso a la inversión en la obra pública. Russak consideraba que el municipio era “una empresa y como tal funciona. Es una empresa que administra los fondos públicos, vende obras y servicios”⁶ y desde esta tesitura planteó su política de gobierno; aunque hacía alusión a la necesidad de llevar a cabo una gestión “prudente” y “austera” atento la situación general por la que atravesaba el país. Las medidas de ordenamiento financiero y administrativo llevadas a cabo, conjuntamente con el otorgamiento de créditos a la comuna, permitirían continuar adelante con el plan de obras públicas propuesto, dando respuesta a los variados y reiterados reclamos de la comunidad.

Las necesidades en obra pública a cubrir iban desde los servicios públicos básicos en los barrios hasta las ineludibles transformaciones del espacio urbano en pos del desarrollo socioeconómico de la ciudad (parque industrial, vías de acceso, urbanizaciones turísticas, paseos) que planteaba la gestión. La concreción de estas obras permitiría mostrar al país una nueva imagen de Mar del Plata, como una ciudad “pujante y triunfadora”⁷ y de esta manera “hacer de Mar del Plata la primera ciudad del país”⁸.

² En entrevista realizada al Dr. Mario Roberto Russak por Ecos Diarios, 4 de enero de 2015, <http://www.ecosdiariosweb.com.ar/la-ciudad/2015/1/4/esta-trivializando-mucho-politica-dijo-mario-russak-33674.html> (consultada el 20 de abril de 2017).

³ El golpe de Estado del 24 de marzo de 1976 dio inicio al denominado Proceso de Reorganización Nacional (1976-1983).

⁴ Diario La Capital, 4 de septiembre de 1978, 14.

⁵ Diario La Capital, 4 de septiembre de 1978, 14.

⁶ Diario La Capital, Libro 75º Aniversario, 1980, 27.

⁷ Diario El Atlántico, 12 de septiembre de 1978, 3.

⁸ Diario La Capital, Libro 75º Aniversario, 1980, 27.

En consonancia con estos lineamientos políticos, la gestión de Russak había trazado su política turística. Se buscaba consolidar al turismo como el sector dinamizador del desarrollo socio-económico del Partido y para ello era imprescindible la realización de obras y acciones tendientes a la recuperación del paisaje urbano y la jerarquización y diversificación de los servicios turísticos⁹. Desde la reciente Secretaría de Turismo¹⁰ se planteaba que “toda la ciudad, incluso el parque industrial, debe tener una característica especial, que defina al medio como una ciudad turística”¹¹.

La idea que guiaba el accionar del gobierno local era la de pensar en Mar del Plata ya no como si fuese un balneario, sino pasar a considerarla como una ciudad turística, concibiéndola en la integralidad que el desarrollo del turismo supone. Este desarrollo implicaría insertarlo en las políticas de desarrollo turístico de la provincia y a su vez en el de la nación. Asimismo, y planteado como una problemática turística, se necesitaba de la participación de los actores del sector privado¹² quienes debían “ejecutar” todo lo que la Secretaría de Turismo propusiera.

A fin de poder llevar a cabo el plan de obras públicas, la gestión municipal debió contar con el apoyo de la Provincia de Buenos Aires. En particular Mar del Plata y su zona de influencia ocupaban un lugar de privilegio dentro de los planes de desarrollo y modernización de la provincia, que a su vez estaban en consonancia con los objetivos previstos en la materia en el orden nacional. Así, la industria pesquera y la actividad turística, concebida esta última desde su proyección internacional y nacional, hacían de Mar del Plata un lugar de convergencia de los esfuerzos nacionales, provinciales y municipales¹³.

Desde el ejecutivo provincial se planteaba la necesidad de “trabajar en mancomunidad de esfuerzos” para la realización de obras que favorecerían el crecimiento y desarrollo de la ciudad, a través de la modernización de la infraestructura, a fin de darle la jerarquía de “internacional”. Así, durante 1979 se fueron ejecutando todo tipo de obras que contribuyeron a crear una nueva imagen de la ciudad. Al mismo tiempo que se realizaban obras en los barrios se fueron plasmando iniciativas como los Paseos Comercial San Martín, Costanera Sur y Jesús de Galíndez, y la Urbanización de Punta Mogotes, de indiscutible incidencia en el devenir turístico de la ciudad; entre otras obras. En este sentido, dada las implicancias sociales y urbanísticas que alcanzó el proceso de elaboración y ejecución de algunos de estas obras de transformación del espacio público, la presente comunicación se centra en el Paseo Comercial San Martín.

⁹ Secretaría de Turismo, Municipalidad de General Pueyrredon (1980). *El turismo en Mar del Plata*. Mar del Plata, Argentina: MGP.

¹⁰ Con el cambio de gobierno del Dr. Russak, la Empresa Municipal de Turismo se disolvió y se creó la Secretaría de Turismo, de acuerdo a la Resolución N° 898 de la Secretaría de Asuntos Municipales del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires por Ordenanza Municipal N° 4371 (28/07/1978).

¹¹ Diario El Atlántico, 22 de septiembre de 1978, 4.

¹² Diario La Capital, 5 de octubre de 1978, 6.

¹³ Diario La Capital, 11 de septiembre de 1978, 6.

4. San Martín: de calle a peatonal

Desde fines del siglo XIX la calle San Martín ha sido el conector “natural” entre la plaza cívica y las primeras instalaciones balnearias (el Hotel Bristol y las Ramblas) convirtiéndose en un incipiente paseo comercial con sus tiendas, bancos, hoteles, cines y locales gastronómicos, pudiendo entenderse en continuidad con las antiguas ramblas (Erviti, 2015). En la década del cuarenta se constituía, según Erviti (2015), en una típica *calle corredor* tradicional, con sus edificaciones sobre línea municipal y sus esquinas ochavadas, disponiendo de luminarias y toldos que brindaban protección a las vidrieras y al peatón. En las tres décadas siguientes, continúa señalando este autor, la calle San Martín fue transformando sus usos, incorporando la vivienda, y su tejido, que se verticalizó. Como estrategia de incentivación del consumo se multiplicaron los espacios comerciales y se los localizó en galerías y pasajes, todo ello favorecido por la ley de Propiedad Horizontal.

De este modo, Erviti (2015) reconoce tres momentos en la transformación de la calle San Martín. En el primero, desde mediados de los cuarenta, comienzan a surgir las galerías y los pasajes como continuidad y ampliación del espacio callejero como consecuencia de una intensificación de las actividades comerciales. Luego, en la última mitad de los cincuenta, aparece la torre/basamento replanteando los espacios y actividades, el espacio público en el nivel cero y el espacio doméstico/privado en los niveles superiores. Y en el tercer momento, a fines de los setenta, se peatonaliza la calle San Martín en forma definitiva desde la Catedral hasta la calle Buenos Aires, siguiendo las iniciativas de peatonalizaciones de otras ciudades como Capital Federal y Córdoba. Es este último momento el que es objeto de indagación en la presente ponencia.

Figura N° 1: Ubicación de la Peatonal San Martín en el área céntrica de la ciudad de Mar del Plata.



Fuente: Elaboración propia.

4.1. Surgimiento de la cuestión

La peatonalización de la calle San Martín era una propuesta que ya había sido tratada con anterioridad al gobierno de Russak. Durante la administración del ex intendente Fabrizio (1973-1976) se había trabajado en el proyecto con los sectores interesados y que, según uno de los periódicos locales, nunca se pudo concretar por la oposición que éstos interpusieron al considerar que la peatonalidad restringiría las ventas de los comercios ubicados en esa calle¹⁴; en tanto el otro periódico local argüía que estas inquietudes habían tenido escaso o nulo eco en la Municipalidad¹⁵. Sea cual fuese el motivo, lo cierto es que la transformación de la calle San Martín en exclusivamente peatonal¹⁶ tuvo que esperar varios años para finalmente concretarse.

En julio de 1978, la Asociación Propulsora de la Calle San Martín impulsa nuevamente las gestiones ante el Ejecutivo municipal para peatonalizar la calle. En ellas, los comerciantes manifestaban además su preocupación por los plazos y el tiempo que demandaría la ejecución de la obra. En reunión mantenida con el reciente intendente se observa la primera toma de posición del gobierno local de acceder al pedido de los comerciantes. En este sentido, Russak les había expresado que existían tres posibilidades: comenzar los trabajos en forma inmediata y hacer tres cuadras, desde la costa hacia el centro, de manera que ese tramo estuviese finalizado al 30 de noviembre y reanudar la tarea en marzo de 1979; hacer seis cuadras en el término de cuatro meses; o, peatonalizar la calle en forma inmediata sin la realización de ninguna obra y comenzar el trabajo a partir del 30 de marzo de 1979. Este tema se constituiría en uno de los aspectos críticos de la cuestión. En efecto, si bien la Asociación Propulsora de la Calle San Martín había solicitado una prórroga para la iniciación de las obras, mediante una nota dirigida al intendente municipal con fecha 29 de agosto, ésta solicitud había sido interpretada por el Dr. Russak como una muestra de oposición hacia el proyecto.

Precisamente, en la nota del 29 de agosto, la asociación hacía referencia a que el proyecto y las cláusulas licitatorias no coincidían en varios aspectos de la ejecución, con lo informado por el intendente en una reunión mantenida el 13 de agosto, y esto generaba preocupación entre los comerciantes de la calle San Martín. Estos aspectos se referían al aumento del monto estimado para la obra, la prórroga en la fecha de ejecución de la obra, el cambio en la decisión de las cuadras a comenzar y cantidad (dos cuadras de Córdoba a Santa Fe), aspectos técnicos y compromisos financieros. También observaban que aún no se habían implementado acciones en forma simultánea respecto al estacionamiento, la circulación vehicular del centro, el abastecimiento, el mantenimiento y las reglas de uso, tal como se les había comunicado.

De esta manera, la asociación había tomado la decisión de solicitar al intendente la prórroga para el inicio de las obras del Paseo San Martín hasta la finalización de la temporada 1978/79, utilizando el tiempo que quedara entre la fecha actual y la culminación de la temporada para finalizar con los estudios necesarios aún pendientes. Es así que luego de la crítica del Dr. Russak, en otra nota dirigida al intendente, la asociación refuta las expresiones de éste, aclarando que ellos no se oponen al proyecto y

¹⁴ Diario El Atlántico, 12 de septiembre de 1978, 4.

¹⁵ Diario La Capital, 6 de septiembre de 1978, 5.

¹⁶ En la temporada estival, durante la noche, la calle San Martín se transformaba provisoriamente en peatonal.

que simplemente estaban solicitando “con caracteres cordiales” la prórroga de la ejecución de la obra con una amplia fundamentación¹⁷. Esta capacidad de lograr consenso entre sus integrantes y movilizarse fueron los recursos empleados por esta organización.

Figura N° 2: La calle San Martín a fines de la década del setenta.



Fuente: Fotos de familia, La Capital.

La propuesta de la comuna de comenzar la obra por etapas, comenzando ese año con dos cuadras, también había despertado desaprobación por parte de algunos comercios. En general los comerciantes de la calle San Martín se mostraban muy entusiasmados con la peatonalización porque les permitiría aumentar las ventas al haber mayor tránsito de personas. Además, creían que debía realizarse desde la calle San Luis hasta la costa y ejecutarse antes o después de la temporada estival (diciembre a marzo)¹⁸. Sin embargo, la modificación en los plazos y los tramos a efectuarse, propuesta por el ejecutivo municipal, fue lo que habría generado malestar entre los comerciantes.

Las reiteradas solicitudes de la Asociación Propulsora de la Calle San Martín y de comerciantes de dicha arteria llevó a que el intendente dispusiera la suspensión en la iniciación de las obras para transformar la calle en vía peatonal, dejando sin efecto las licitaciones en trámite¹⁹. Asimismo el Dr. Russak les aclaró que esa suspensión implicaría no contar con la seguridad de disponer de los recursos económicos en el año 1979²⁰. Más allá de la posición de la asociación, había también varios comerciantes que sí se oponían al proyecto de las autoridades municipales de peatonalizar la calle, arguyendo que su transformación restringiría las ventas a los comercios ubicados sobre la misma²¹.

¹⁷ Diario El Atlántico, 5 de septiembre de 1978, 5.

¹⁸ Diario La Capital, 6 de septiembre de 1978, 5.

¹⁹ El llamado a licitación privada para la ejecución de la obra “Paseo San Martín 1° Etapa” había sido aprobado por Decreto N°1908 con fecha 6 de septiembre de 1978. El presupuesto oficial ascendía a \$ 229.005.318.

²⁰ Diario El Atlántico, 10 de septiembre de 1978, 5.

²¹ Diario El Atlántico, 12 de septiembre de 1978, 4.

Esta decisión del intendente Russak, de suspender transitoriamente el proyecto de transformación de la calle San Martín, fue agradecida por la asociación mediante una nota. En la misma le reconocen el hecho de poder trabajar en forma conjunta y lo que se puede lograr desde estas acciones mancomunadas. Asimismo la asociación se ponía a disposición del jefe comunal para ser consultada en las distintas inquietudes que estuviesen vinculados con la actividad comercial, como ser: ordenamiento del tránsito y estacionamiento vehicular, eventos para el inicio de la temporada 1979, reglamentaciones para los comercios que estaban sobre la calle San Martín, entre otras²². A su vez, el intendente también había resaltado la acción comunal del municipio. A partir de un contacto fluido y directo con los vecinos se habían podido tomar decisiones en forma conjunta, dando respuesta a las inquietudes planteadas por éstos últimos.

4.2. Vigencia de la cuestión

Siguiendo el proceso burocrático, en marzo de 1979 el municipio finalmente llama a licitación pública para ejecutar la obra “Paseo Comercial del Centro – Calle San Martín entre Córdoba y Corrientes” en una primera etapa²³. Ante este nuevo llamado se vuelve a generar un conflicto con la comunidad. A los comerciantes se suman los vecinos de la calle San Martín, quienes nuevamente muestran su desacuerdo. Ahora, el motivo de la disconformidad estaba centrado en el tramo a transformar y en las características del llamado a licitación de la obra, generándose así una coalición entre ellos frente al Municipio.

En efecto, por un lado estaban los comerciantes y vecinos frentistas de esta calle, del tramo ubicado entre las calles Córdoba y San Luis, quienes en una presentación dirigida al intendente solicitan se incluya ese tramo en el proyecto del “Paseo Comercial del Centro”. Consideraban que esa cuadra no podía quedar excluida durante la ejecución de esa primera etapa²⁴. Por otro lado, estaban los comerciantes y vecinos frentistas del tramo licitado quienes se oponían a la realización de la obra de acuerdo a las características del llamado a licitación efectuado por la Municipalidad. En una reunión realizada en la Bolsa de Comercio, veinticuatro vecinos y comerciantes se abocaron a analizar algunos aspectos de la obra llamada a licitación. La mayoría de ellos se mostró en desacuerdo con la realización de la misma, pero aclararon “no decimos que “no” rotundamente a esta obra”²⁵.

Los motivos de esta oposición eran varios: el llamado a licitación había salido sorpresivamente sin haber sido consultados; no querían realizar la obra en forma apresurada; existían muchos problemas técnicos (falta de acceso para vehículos de bomberos y de recolección de residuos, ubicación de los maceteros, etc.); la obra tenía que ejecutarse de acuerdo a lo planificado, es decir desde San Luis hasta Buenos Aires; y los problemas del estacionamiento de los vehículos.

²² Diario La Capital, 24 de septiembre de 1978, 7.

²³ La licitación pública para la ejecución de esta obra tenía un presupuesto oficial de \$815.214.537. Diario La Capital, 13 de marzo de 1979, 6.

²⁴ Diario El Atlántico, 4 de abril de 1979, 7.

²⁵ Diario La Capital, 1 de abril de 1979, 7.

Figura N° 3: Los frentistas de la calle San Martín, reunidos en la Bolsa de Comercio, analizan detalles referidos a la transformación de la calle San Martín en peatonal.



Fuente: Diario La Capital, 1 de abril de 1979, 7.

El problema de la estacionalidad de la actividad turística también fue considerado. Sostenían que la peatonalización de la calle San Martín no era “conveniente durante todo el año” porque temían que la actividad comercial decayera durante el invierno, en cuyo caso los comercios que se pudieren ver perjudicados podrían llegar a presentar un recurso de amparo por lucro cesante. Si bien manifestaban que “si nosotros vamos a ser los que pagaremos esa obra, por lo menos debemos ser escuchados”²⁶, al mismo tiempo afirmaban que “la obra encarada significa un importante y trascendente progreso para la ciudad y dirigimos nuestro particular deseo de que la misma se concrete integralmente en el curso del corriente año”²⁷.

Así, luego del llamado a licitación pública, la Municipalidad a través de la Secretaría de Economía y Hacienda, inicia otro proceso burocrático disponiendo la apertura de un Registro de Oposición²⁸ relativo a la obra “Paseo Comercial del Centro – Calle San Martín”²⁹ para los frentistas y/o poseedores a título de dueño de esta calle entre San Luis y Buenos Aires, desde el día 16 de Abril de 1979 y por el término de diez días hábiles³⁰. Dicho registro tuvo por objetivo determinar qué cantidad de frentistas se oponían a transformar la calle en paseo peatonal, para ello debían registrar su posición en el registro que obraría en la Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad. La incomparencia de los frentistas y/o poseedores a título de dueño significaría el tácito consentimiento para que la obra se realice³¹. En ese registro habrían firmado el treinta por ciento de los frentistas de la calle San Martín³².

²⁶ Diario La Capital, 1 de abril de 1979, 7.

²⁷ Diario La Capital, 10 de abril de 1979, 6.

²⁸ El Registro de Oposición está establecido por Artículo 10° de la Ordenanza General N° 165- De Obras Públicas Municipales.

²⁹ El Registro de Oposición también se dispuso para la obra “Paseo Comercial del Centro – Calle Rivadavia”.

³⁰ En la publicación de este registro, realizado en los dos diarios locales con fecha 11/04/1979, se comunicaba también que la Municipalidad financiaría la obra a 5 años de plazo, con un interés del 21% anual sobre saldo, con cuotas no indexables pagaderas por semestre.

³¹ Diario El Atlántico, 15 de abril de 1979, 15.

³² Diario La Capital, 4 de mayo de 1979, 12.

4.3. Resolución de la cuestión

Terminado el proceso burocrático referente al Registro de Oposición, la licitación pública fue adjudicada a la empresa Tomás Guarino S.A, quien inició las obras en agosto de 1979 y pudo cumplir con la misma en los plazos previstos. Así, el 8 de diciembre de 1979 se inauguraba el primer tramo del Paseo Peatonal San Martín, entre las calles San Luis y Entre Ríos, la primera calle peatonalizada de la ciudad. Los comerciantes y la comunidad vieron concretada, al menos parcialmente, una obra pública que había sido reclamada desde hacía un tiempo y era reconocida como resultado de un trabajo en conjunto. En este sentido, el presidente de la Asociación Propulsora de la Calle San Martín, Miguel Ángel Sieiro, manifestaba “Las polémicas ya pertenecen al pasado y han sido superadas por una realidad incontestable. (...) Es indudable que la meta fue alcanzada saldando escollos y diferencias, y ahora la satisfacción es común”³³.

Figura N° 4: El Paseo Comercial San Martín en sus primeros tiempos.



Fuente: Fotos de familia, La Capital.

En abril de 1980 se procedió a la contratación de la obra “Paseo Comercial del Centro – Calle San Martín- 2da etapa”, que abarcó la cuadra ubicada entre las calles Entre Ríos y Buenos Aires, y que permitiría conectar la peatonal en forma directa con las playas Popular y Bristol. Para la tercera etapa se llamó a un concurso de anteproyectos de ornamentación de la última etapa de remodelación del Paseo San Martín en el tramo comprendido entre las calles San Luis y Mitre. Con esta última etapa se completaría la peatonalización de la arteria. En junio de 1980 los anteproyectos fueron evaluados por una comisión especial, los que serían encarados en forma definitiva, culminando luego con la licitación de los trabajos. El anteproyecto que resultó ganador fue el presentado por el ingeniero Héctor Greco y el arquitecto Eduardo Ferrari.³⁴

La firma Juan Levis y Hnos. SMC ganó la licitación para la realización del último tramo de la peatonal con una cotización de \$1.385.836.692. Para la fuente, tercera y última etapa de este tramo de la Peatonal, comprendida por las calles Mitre y San Luis, se había establecido un plazo de entrega de noventa días y cuyo vencimiento

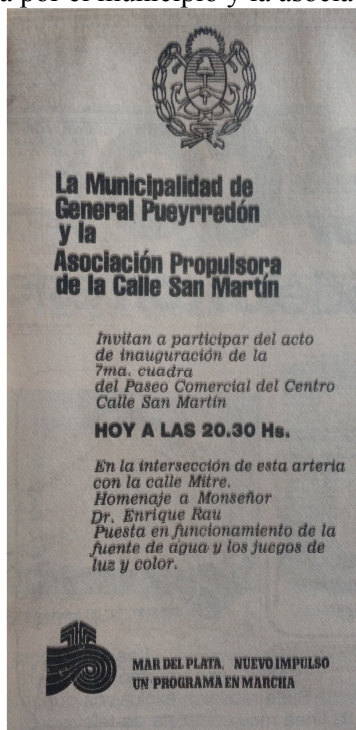
³³ Diario La Capital, 9 de diciembre de 1979, 15.

³⁴ Diario La Capital, 27 de junio de 1980, 8.

operaba el 20 de diciembre³⁵. La realización de la obra fue financiada por los propietarios frentistas y/o poseedores a título de dueño ubicados sobre la calle San Martín. De acuerdo a la Ordenanza 4772 (21/11/1980)³⁶, el costo total de la obra, los adicionales y las variaciones de costos serían prorrateados para su pago en proporción a la valuación de los inmuebles y según las categorías: locales y viviendas. El costo total de la obra sería absorbido en un 70 % por los locales y en un 30% por las viviendas. Por último, esta ordenanza indicaba que las obras serían financiadas por la Municipalidad mediante un crédito otorgado por el Banco de la Provincia de Buenos Aires, siendo su pago obligatorio para los propietarios frentistas y/o poseedores a título de dueño de los inmuebles.

Finalmente, el 10 de diciembre 1980 se inauguraría la séptima cuadra del Paseo Comercial San Martín, el último tramo de la obra³⁷, considerada en ese momento, como una de las más importantes. Da cuenta de ello la alocución del presidente de la Asociación Propulsora de la Calle San Martín, durante el acto inaugural: “Un año atrás nos atrevimos a afirmar que cuando en el futuro se analizara la historia de nuestra ciudad las etapas podrían llegar a definirse citándose el antes y después de este particular momento que nos toca vivir”³⁸.

Figura N° 5: Invitación a la inauguración de la 7ma cuadra de la Peatonal cursada en forma conjunta por el municipio y la asociación propulsora de la calle.



Fuente: Diario La Capital, 10 de diciembre de 1980.

³⁵ Diario La Capital, 13 de noviembre de 1980, 6.

³⁶ Expediente 27048-S-1979.

³⁷ La tercera etapa de la peatonalización de la calle San Martín contemplaba su extensión hasta la avenida Independencia, sin embargo esto no se llevó a cabo.

³⁸ Diario El Atlántico, 11 de diciembre de 1980, 2.

5. Conclusiones

El Estado municipal durante el período de la dictadura emprendió una remodelación de la ciudad bajo el discurso de la “modernización” a fin de generar una nueva imagen para colocarla nuevamente como centro de recreación y turismo del país. Es por ello que la política fijada por el intendente comisionado tenía fuertes implicancias en el turismo. El gobierno irruptivo estaba convencido de la necesidad de realizar obras y acciones tendientes al desarrollo de la actividad turística, a partir de una transformación modernizadora de los espacios públicos urbanos y de una mejora en la prestación de los servicios turísticos a fin de alcanzar la tan ansiada ciudad de “cinco estrellas”. Entre las obras realizadas durante el gobierno del Dr. Russak se destaca la peatonalización de la calle San Martín. Esta transformación implicaría no solamente un cambio en la fisonomía urbana, modernizando su estructura edilicia con el fin de obtener un mayor aprovechamiento comercial, sino también se constituiría en un nuevo atractivo para turistas y espacio recreativo para residentes.

De acuerdo al objetivo de la ponencia, el análisis realizado se centró en la actuación del Estado municipal, es decir en su toma de posición, frente a las demandas de la comunidad local y los conflictos originados durante la transformación de la calle San Martín en exclusivamente peatonal. Para ello, se describió el proceso social de conformación de la política pública en torno a esta peatonalización, identificando además las funciones adoptadas por el gobierno y los instrumentos de política pública implementados. De esta manera, se observó que la transformación de la calle San Martín en peatonal se convirtió en una cuestión social a partir de la problematización que plantearon los comerciantes y vecinos de la calle. La Asociación Propulsora de la Calle San Martín fue la que inició este proceso tras los cuestionamientos realizados al proyecto y las cláusulas licitatorias de peatonalización de la calle formuladas por el gobierno del Dr. Russak, en agosto de 1978. La capacidad de movilizarse a partir del consenso logrado entre sus integrantes fueron los recursos con los que contó la organización para convertir el tema en cuestión. Luego, otros comerciantes también se sumaron a estos cuestionamientos, pero centrados en algunos, como la modificación de los plazos y los tramos a efectuarse. Sin embargo, también había varios comerciantes que se oponían directamente a la peatonalización.

Frente a estas demandas, en septiembre de 1978, el Estado local toma posición a partir de la decisión de dar respuesta a la misma, posponiendo la licitación para el año siguiente. Para el gobierno local la peatonalización de la calle era necesaria dado que contribuiría a la mejora de la imagen de la “ciudad turística”. Al año siguiente el Estado local inicia los procesos burocráticos correspondientes a los llamados a licitación para realizar la obra del Paseo Comercial del Centro, ejecutados en tres tramos y en un plazo que demoró dos años. Además se llamó a un registro de oposición destinado a los frentistas y/o propietarios de la calle antes de dar comienzo a la obra. Si bien durante todo este proceso la asociación que nucleaba a los comerciantes fue la que lideró las movilizaciones, lo cierto es que también otros comerciantes y vecinos de la calle se movilaron para que el Estado atendiera sus diferentes requerimientos, surgiendo conflictos y coaliciones entre ellos. Finalmente la cuestión social pudo resolverse mediante la concreción de la obra pública solicitada y la satisfacción demostrada por parte de los actores sociales de los sectores privado y comunitario involucrados.

Asimismo, en este proceso de peatonalización de la calle San Martín, el Estado local habría adoptado distintas funciones para resolver la cuestión social. Por un lado, el Municipio habría asumido la función de estímulo de la actividad turística y comercial proveyendo la infraestructura e instalaciones públicas necesarias para el desarrollo de prácticas de consumo y recreativas, a través de los proyectos de inversión en obra pública e instrumentos financieros. Por el otro, el Estado local habría asumido la función de garantía regulando el ordenamiento del tránsito y el estacionamiento vehicular en el área céntrica a través de varios instrumentos normativos. De este modo, se estaría dando cumplimiento a la política turística fijada por la gestión del intendente Russak, de realizar obras y acciones con el fin de desarrollar el turismo a partir de la jerarquización de los servicios turísticos y, especialmente, de la recuperación del paisaje urbano.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, A. y Reynoso, D. (1999). *Política económica en Mar del Plata 1946-1996: visión desde la vida institucional de UCIP*. Mar del Plata: UCIP.
- (1991). Las actividades económicas. En AA. VV., *Mar del Plata, una historia urbana* (pp.67-92). Buenos Aires: Fundación Banco de Boston.
- Ascanio, A. (1995). La experiencia británica y norteamericana en cuanto a la revisión de sus políticas turísticas en los años 70. *Estudios y perspectivas en turismo* 8(1-2), 300-315.
- Bartolucci, M. (2004). La foto en “la Bristol”. Sociabilidad, circulación y consumo en la década de los sesenta en Mar del Plata. En G. Zuppa (Ed.), *Prácticas de sociabilidad en un escenario argentino. Mar del Plata 1870-1970* (pp.107-127). Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata.
- (2002). La historia de Mar del Plata: ayer y hoy. En M. Bartolucci (Ed.), *Mar del Plata. Imágenes urbanas, vida cotidiana y sociedad* (pp. 9-14). Mar del Plata: UNMDP.
- Bertoncello, R. (2006). Turismo, territorio y sociedad. El mapa turístico de la Argentina. En A. Geraiges de Lemos, M. Arroyo y M. Silveira (Ed.), *América Latina: cidade, campo e turismo*. San Pablo: CLACSO.
- (1993). Configuración socio-espacial de los balnearios del Partido de La Costa (Provincia de Buenos Aires) en *Territorio* 5.
- Booth, R. (2008). Turismo y representación del paisaje. La invención del sur de Chile en la mirada de la Guía del Veraneante (1932-1962). *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Buenos Aires: Debates.
- Capanegra, A. (2015). Turismo y política en Argentina 1946-1986. De la agenda social a la agenda económica. *XV Jornadas Interescuelas. Departamentos de Historia*, Comodoro Rivadavia, Argentina.
- (2011). La construcción social del turismo como factor de desarrollo, Argentina 1958-2005. *XI Jornadas Internacionales y V Simposio Internacional de Investigación-Acción en Turismo*, Mar del Plata, Argentina.

- (2010). El desarrollo turístico como estrategia política de Estado: de la política en turismo a la política turística. Argentina 1900-1975. *Aportes y transferencias* 14(1), 23-42.
- (2007). La política turística argentina del siglo XX: apuntes sobre significados y funciones del desarrollo turístico como política de estado, 1930-2001. En J.A. Monjeau (Ed.), *Conocimiento para la transformación II* (pp.111-130). Argentina: Universidad Atlántida Argentina.
- (2006). La política turística en Argentina en el siglo XX. *Aportes y transferencias* 10 (1), 43-61.
- Castellucci, D. (2016a). Estado municipal y alojamiento turístico: conflictos y resoluciones. Mar del Plata en los años sesenta y setenta. *XI Jornadas de Investigadores en Historia*, Mar del Plata, Argentina.
- (2016b). La política turística argentina y las derechas, 1955-1983. *VII Congreso Latinoamericano de Investigación Turística*, Quito, Ecuador.
- (2015). Actores políticos y turismo: la visión de los candidatos a intendente sobre el turismo en Mar del Plata en las elecciones de 1983. *XV Jornadas Interescuelas, Departamentos de Historia*, Comodoro Rivadavia, Argentina.
- (2014). Turismo y política en clave de historia reciente: elecciones y plataformas electorales de una ciudad turística. *Revista Anais Brasileiros de Estudos Turísticos*, 4(3), 35-44.
- Cicalese, G. (2002). La crisis del turismo masivo en la ciudad de Mar del Plata, 1976-1987. En M. Bartolucci (Ed.), *Mar del Plata. Imágenes urbanas, vida cotidiana y sociedad* (pp. 111-136). Mar del Plata: UNMDP.
- (1999). La implantación del modelo económico aperturista en los 70 y la crisis del turismo masivo en la ciudad de Mar del Plata, 1976-1987. *Segundas Jornadas de Historia Económica. Simposio: Turismo, políticas públicas y empresariado*. Asociación Uruguaya de Historia Económica. Montevideo.
- Corbin, A. (1993). *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Barcelona: Mondadori.
- Corral, C. (2009). Movilidad sostenible en el entorno urbano. Donostia-San Sebastián la Ciudad Peatonal. *Jornadas Muévete: Plan de Movilidad Urbana Sostenible*, Murcia, España.
- Da Cunha, N. (2002). Gestión municipal y tiempo libre en Montevideo (1900-1940). En E. Pastoriza (Ed.), *Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar* (pp. 117-132). Buenos Aires: Biblos.
- Da Cunha, N. y Campodónico, R. (2012). Uruguay: hacia la noción de país turístico. Estudio histórico 1930-1955. *Anuario IEHS* 27, 331-368.
- Erviti, C. (2015). Modernización urbana: reconfiguración de la relación público/privado en calle San Martín. Mar del Plata, 1950-1980”. *Encuentro Espacios Urbanos Públicos: paisaje, cultura y comunidad*, Mar del Plata, Argentina.
- Funnell, Ch. (1985). *By the beautiful sea. The rise and high times at that great American Resort. Atlantic City*. New Jersey: Rutgers University Press.
- García García, L. (2015). *Peatonalidad y peatonalización. El riesgo de confundir propósito con herramienta* (trabajo de fin de grado). Universidad de Valladolid, España.
- García Villanova, J. y Serón de la Torre, A. (2010). El centro histórico: un proyecto de ciudad amable. En *Viva la calle. Las actuaciones de recuperación integral del centro histórico de Málaga desde 1994 a 2010*. España: Servicio de Programas

- del Ayuntamiento de Málaga. Recuperado de http://www.programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2091.pdf
- Guimaraes, V. (2012). Por uma história comparada do turismo no Brasil e na Argentina: uma análise sobre os discursos e as representações acerca do turista desejável (1933 - 1946). *Registros* 8(9), 24-40.
- Jacob, R. (1988). *Modelo Batllista ¿Variación sobre un viejo tema?* Montevideo: Proyección.
- Kasson, J. (1988). *Amusing the million. Coney Island at the turn of the century*. New York: Hill & Wang.
- Larrinaga Rodríguez, C. (2012). Orígenes del turismo en España. Las aguas de la vida. *Anuario IEHS* 27, 369-392.
- Lavadinho, S. (2014). Dinámicas de proximidad en la ciudad: ideas para la transformación urbana. *Ciudades*, 17, 21-39.
- Oviedo Puente, C.; Rivas Tovar, L. y Trujillo Torres, M. (2009). Modelos de turismo y políticas públicas de 1970 a 2003 en México. *Investigación administrativa* 38 (103), 39-58.
- Ozlack, O. y O'Donnell, G. (1981). Estado y políticas estatales en América Latina: Hacia una estrategia de investigación. *CLACSO* 4, 1-28.
- Pastoriza, E. (2012a). Nuevos objetos de la historia: los estudios turísticos en una perspectiva comparada. *Anuario IEHS* 27, 323-330.
- (2012b). La democratización social del balneario. La trayectoria de las asociaciones privadas. Mar del Plata en los años treinta. *Revista de Historia Bonaerense* 19 (40), 2-13.
- (2011). *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires: Edhasa.
- (2008). Estado, gremios y hoteles. Mar del Plata y el peronismo. *Estudios sociales* 34, 121-146.
- (2002a). Los primeros pasos hacia un balneario de masas. Mar del Plata en los años treinta. En M. Bartolucci (Ed.), *Mar del Plata. Imágenes urbanas, vida cotidiana y sociedad* (pp.79-98). Mar del Plata: UNMDP.
- (2002b). Turismo social y acceso al ocio: el arribo a la ciudad balnearia durante las décadas peronistas (Mar del Plata, 1943-1955). En E. Pastoriza (Ed.), *Las puertas al mar: consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar* (pp. 89-113). Buenos Aires: Biblos.
- Pastoriza, E. y Piglia, M. (2012). Asociaciones civiles, empresas y Estado en los orígenes el turismo argentino. *Anuario IEHS* 27, 393-416.
- Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo: El Automóvil Club Argentino y el estado*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- (2012). Turismo y obra pública. José María Bustillo y la política turística del gobierno de Fresco. *Revista de Historia Bonaerense* 19(40), 14-23.
- (2011). The awakening of tourism: the origins of tourism policy in Argentina, 1930-1943. *Journal of Tourism History* 3(1), 57-74.
- Real Academia Española (s.f.). *Diccionario de la lengua española*. Recuperado de <http://dle.rae.es/?id=SFHY0JI>
- Schenkel, E. (2013). El turismo social como política estatal en Sudamérica. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 1(11), 173-183.
- Schossler, J. (2013). Ir a la playa: desplazamientos hacia los balnearios costeros en Rio Grande do Sul". *XIV Jornadas Interescuelas, Departamentos de Historia*, Mendoza, Argentina.

- Urry, J. (2004). *La mirada del turista*. Perú: Universidad San Martín de Porres
- Velasco González, M. (2005). ¿Existe la política turística? La acción pública en materia de turismo en España (1951-2004). *Política y Sociedad*, 42(1), 169-195.
- Walton, J. (2012). La invención del turismo popular: Gran Bretaña, s. XVIII y XIX. *Anuario IEHS* 27, 417-436.
- (2002). Aproximación a la historia del turismo en el Reino Unido, siglos XVIII-XX. *Historia Contemporánea* 25, 65-82.
- (2001). Consuming the Beach. Seaside Resorts and Culture of Tourism in England and Spain from the 1840s to the 1930s. In Sh. Baranowski y E. Furlough (Eds.), *Being Elsewhere. Tourism, Consumer Culture, and Identity in Modern Europe and North America*. EE.UU.: The University of Michigan Press.
- Wallingre, N. (2007). *Historia del turismo argentino*. Buenos Aires: Ediciones turísticas
- Zapata Campos, M. J. (2003). Los agentes turísticos: una aproximación desde la sociología y la ciencia política. En A. Rubio Gil (Ed.), *Sociología del Turismo* (pp.213-247). Barcelona: Ariel.
- Zuppa, G. (2004). Prácticas de sociabilidad en la construcción de la villa balnearia. Mar del Plata y el acceso al siglo XX. En G. Zuppa (Ed.), *Prácticas de sociabilidad en un escenario argentino. Mar del Plata 1870-1970* (pp.53-79). Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata.
- (2002). Las lógicas en el consumo del espacio público de la plaza (Mar del Plata a principios del siglo XX). En E. Pastoriza (Ed.), *Las puertas al mar: consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar* (pp.73-88). Buenos Aires: Biblos.

Fuentes:

- Boletín Municipal del Partido de General Pueyrredon.
- Diario *La Capital*.
- Diario *El Atlántico*.
- Entrevista a ex funcionario público del área de turismo de la Municipalidad de General Pueyrredon.
- Fotos de familia, La Capital. <http://www.lacapitalmdp.com/contenidos/fotos/familia> (consultada el 10 de abril de 2017).
- Municipalidad de General Pueyrredon, Secretaría de Turismo (1980). *El turismo en Mar del Plata*. Mar del Plata, Argentina: MGP.